

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7600 R	27 novembre 2018	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 7600 del 14 novembre 2018 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno

1. PREMESSA

Il messaggio governativo in esame è identico – salvo una breve premessa – a quello presentato dal Consiglio di Stato lo scorso 14 marzo (cfr. messaggio numero 7508).

Le ragioni di questa nuova tornata sono note: della mancata approvazione del precedente messaggio nella seduta di Gran Consiglio di lunedì 18 giugno 2018 per mancato raggiungimento della maggioranza qualificata di 46 voti – pur raccogliendo il favore della maggioranza del parlamento (44 sì, 27 no e 6 astensioni su 77 votanti) – alla decisione dello stesso parlamento cantonale dello scorso 5 novembre di accogliere la mozione di Giorgio Pellanda – sottoscritta da ben 51 Deputati¹, vale a dire dalla maggioranza dei Deputati in Gran Consiglio – chiedente che *“il messaggio venga proposto nuovamente dal Consiglio di Stato al voto del Gran Consiglio per un’effettiva verifica del risultato con un maggior numero di votanti”*.

Questo rapporto della Commissione della gestione e delle finanze rinvia quindi, senza ripetersi ulteriormente, a quanto già elaborato in precedenza dalla commissione stessa, in particolare:

- rapporto del 22 maggio 2018 della Commissione della gestione e delle finanze (relatore Fabio Badasci) sul messaggio 14 marzo 2018 concernente la richiesta di un credito di CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo- Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno;
- rapporto del 23 ottobre 2018 della Commissione della gestione e delle finanze (relatori Nicola Pini e Fabio Badasci) sulle mozioni *“Richiesta di nuova votazione sul Messaggio n. 7508 Richiesta di un credito di CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno”* (Giorgio Pellanda e cofirmatari); *“Viabilità Camorino-Locarno. Ripartiamo!”* (Fabio Badasci e cofirmatari) e *“Strada Cantonale PT 406 - Un piano B per Locarnese e Gambarogno”* (Graziano Crugnola e firmatari).

¹ Oltre a Giorgio Pellanda hanno sottoscritto la mozione Aldi - Badasci - Balli - Battaglioni - Bignasca - Brivio - Buzzini - Campana - Caprara - Casalini - Caverzasio - Cedraschi - Censi - Crugnola - Dadò - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Farinelli - Ferrara - Filippini - Foletti - Fonio - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garzoli - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Käppeli - Lurati - Maggi - Mattei - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani G. - Pamini - Petrini - Pini - Pinoja - Polli - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Viscardi

2. SINTESI MISURE PROPOSTE

L'auspicato collegamento veloce in galleria A2-A13, per il quale il Cantone ha anticipato i costi della progettazione definitiva, non vedrà la luce prima del 2030: in attesa di questa importante infrastruttura – che permetterà di sgravare gli assi di sponda destra e di sponda sinistra dall'importante traffico di transito – occorre trovare **soluzioni transitorie per migliorare la situazione attuale del traffico individuale motorizzato**. Il tutto – come ribadito già in precedenza dalla Commissione della gestione e delle finanze – perseguendo in parallelo lo sviluppo di progetti di **mobilità aziendale** e l'incentivo all'utilizzo di **mezzi pubblici**, in particolare sfruttando al massimo le ripercussioni positive attese con l'avvento di AlpTransit Ceneri nel dicembre 2020.

Il Consiglio di Stato – appoggiandosi sullo studio Allievi, che funge anche da specialista del traffico da parte dei Comuni di Gambarogno e Cadenazzo – e con il coinvolgimento della Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) e dei Comuni interessati propone quindi le seguenti soluzioni:

1. soppressione delle 3 rotonde esistenti ai nodi Quartino Luserte, Contone Ovest, Contone Est e loro semaforizzazione;
2. prolungamento della fascia multiservizi centrale da Contone Ovest fino al nodo Quartino Luserte;
3. introduzione di un semaforo di dosaggio all'innesto dalla via M.te Ceneri sulla rotonda di Cadenazzo-Centro;
4. introduzione della regolamentazione semaforica all'incrocio Via al Pian-Via S. Gottardo Cadenazzo;
5. introduzione del divieto di accesso alla rotonda stazione FFS per chi proviene dalla zona industriale di Cadenazzo.

La semaforizzazione dei 3 nodi Quartino Luserte, Contone ovest e Contone est permette di regolare i flussi secondo il fabbisogno, in particolare di **fluidificare la viabilità sull'asse stradale principale (oggi penalizzato dalle rotonde) grazie all'onda verde, senza con ciò influire negativamente sugli innesti secondari** (si calcolano, per quest'ultimi, dei tempi d'attesa massimi di 80 secondi). Anche i due semafori previsti all'innesto di via Monteceneri sulla rotonda di Cadenazzo e all'incrocio via S. Gottardo/via al Pian, nonché l'eliminazione dell'accesso dalla zona industriale a nord della ferrovia alla rotonda Cadenazzo FFS, permetteranno di ridurre i fattori di disturbo al flusso principale. Il prolungamento della fascia multiservizi centrale fino al nodo di Quartino Luserte consentirà invece di gestire in modo adeguato le manovre di svolta in entrata/uscita dai sedimi che si affacciano sulla strada cantonale.

Delle misure, queste, che trovano il loro fondamento e la loro ragion d'essere nell'importante sviluppo che la zona ha conosciuto negli ultimi anni (di fatto diminuendo l'efficacia delle rotonde): basti pensare che dei 70'000 passaggi previsti nella dinamica stimata per il 2030, circa la metà dei passaggi sono in transito, mentre l'altra metà ha rapporti diretti con le attività della zona.

La migliore fluidità del traffico sull'asse principale comporta, secondo i modelli del traffico proiettati alla situazione futura, apprezzabili riduzioni dei tempi di percorrenza. Il modello indica infatti guadagni di tempo fino a circa il 30% sulla direttrice Locarno-Bellinzona (da 30 a 20 minuti circa) e fino al 50% nella direttrice opposta (da 30 a 15 minuti circa).

È inoltre stato appurato che le criticità nella tratta considerata – e oggetto degli interventi di miglioramento proposti – tra Cadenazzo e Quartino, non sono, a seguito della loro implementazione, spostate altrove sull'asse: i Servizi del Dipartimento del territorio confermano quindi che i benefici si ottengono sull'intero asse dallo svincolo A2 di Camorino alla rotonda dello Stradonino.

3. LE DISCUSSIONI PARLAMENTARI

Sebbene l'iter di questo incarto abbia percorso vie tortuose, costituendo un caso di assoluta eccezionalità anche a mente della stessa Commissione della gestione e delle finanze (vedi rapporto Pini-Badasci sulla mozione di Giorgio Pellanda), il secondo passaggio in Gran Consiglio permette perlomeno di chiarire alcune questioni emerse durante la discussione parlamentare dello scorso giugno.

a) **Dalle rotonde ai semafori: non è una moda ma un'esigenza dovuta allo sviluppo insediativo**

Il fatto di sostituire le rotonde realizzate negli anni Novanta con semafori intelligenti non è la risposta a una nuova moda, come ipotizzato da qualcuno, ma una necessità a fronte del mutato contesto insediativo e della necessità di stabilizzare e regolamentare il traffico veicolare in un comparto particolarmente sensibile. **Proprio il traffico veicolare** – che negli ultimi anni si è stabilizzato, ma ha comunque superato la soglia di 25'000 veicoli/giorno nelle due direzioni (erano 23'000 v/g negli anni Novanta, ora sono poco più di 28'000) – **combinato con l'importante evoluzione degli insediamenti ha infatti messo in luce tutti i limiti di una gestione a rotatoria dei nodi oggi presenti tra Quartino e Cadenazzo.** In effetti, tale segmento ha subito negli ultimi anni una sostanziale modifica a livello di contesto edificato adiacente, con l'insediamento di numerosi edifici a carattere commerciale e artigianale, incrementando di conseguenza l'esigenza di relazioni trasversali e di accessi, come anche dei flussi secanti e del traffico indotto locale (il tutto ad ostacolo della fluidità lungo la direttrice principale). Di fatto, rispetto agli anni 1990, la situazione è pertanto notevolmente mutata, non solo in relazione al numero di veicoli, ma anche e soprattutto in relazione alla tipologia dell'edificazione circostante. Non è dunque vero, come espresso da qualcuno durante il dibattito parlamentare, che i parametri non hanno subito sostanziali modifiche: **la nuova impostazione proposta è dunque una risposta a una situazione profondamente mutata, sia a livello funzionale sia a livello di contenuti e di relazioni spaziali. Il contesto peri-urbano in cui si inserivano gli abitati di Quartino, Contone, Cadenazzo fino agli anni 1990 – quando andava bene considerare la strada cantonale come un asse di transito in cui ci si agganciava solo in punti particolari – è ora diventato un contesto urbano, quasi di città, dove le relazioni e gli accessi avvengono quasi capillarmente, con tutte le esigenze e conseguenze del caso.**

L'esperienza ha dimostrato più volte che in un contesto urbano – quindi dove le relazioni trasversali, come le esigenze di accessi puntuali, sono importanti – una gestione non regolamentata del traffico condiziona negativamente non solo la fluidità della rete viaria, ma anche la sicurezza e le esigenze di mobilità locali. Le rotonde possono essere considerate come un sistema di gestione "democratico" – dove tutti hanno gli stessi diritti: chi prima arriva, prima entra e prima esce, indipendentemente dalla sua origine e destinazione – che funziona bene fintanto che il flusso veicolare lungo la direttrice principale è nettamente preponderante rispetto a quello proveniente dagli innesti secondari; se non è così, l'equilibrio si spezza e tutti i limiti di una tale gestione si manifestano in modo evidente: è proprio quello che è successo tra Quartino e Cadenazzo negli ultimi 10-15 anni, dove più fattori hanno contribuito di fatto a un collasso del sistema

(come detto incremento del traffico di transito e degli insediamenti locali, con conseguente aumento del traffico indotto, dei flussi secanti e delle necessità di relazioni trasversali). Proprio per questo alle autorità coinvolte è parso opportuno intervenire per meglio gestire l'andamento del flusso veicolare, con l'obiettivo di stabilizzare i flussi e garantire condizioni di sicurezza ottimali: da qui la proposta di semaforizzazione. **Semafori che non fungeranno tuttavia da dosatori di traffico, ma piuttosto da regolatori dello stesso, con l'intento non di penalizzare i veicoli, ma piuttosto di gestirli e accompagnarli lungo il loro percorso, in funzione della loro destinazione, della fascia oraria, del giorno, della stagione.**

Questo è peraltro quello che succede in tutte le città, dove la presenza di semafori intelligenti coordinati tra loro permette di gestire le necessità di mobilità di tutti gli utenti, motorizzati e non, di garantire gli attraversamenti dei pedoni agli incroci, di favorire i mezzi di trasporto pubblico e di adattarsi in tempo reale alla situazione, il tutto in un contesto di sicurezza e di equilibrio delicato. E, si potrebbe aggiungere, con la massima flessibilità nel tempo.

b) Misure complementari e non contraddittorie rispetto agli importanti finanziamenti a favore della mobilità sostenibile (Alptransit, PALoc 2, PAB 2, mobilità aziendale)

Le misure proposte non sono contraddittorie (in quanto secondo alcuni finalizzate unicamente a favorire e quindi promuovere il traffico motorizzato) bensì complementari agli investimenti a favore della mobilità sostenibile. Va qui in effetti ribadito che la prospettata gestione semaforica dei nodi lungo il segmento Quartino-Cadenazzo **non è pensata per aumentare la capacità attuale dell'asse (quindi per favorire un ulteriore incremento di traffico), ma come detto per fluidificarlo, per stabilizzare il sistema ai livelli attuali, garantire una conduzione ottimale e sicura di tutti i vettori di mobilità (auto, bus e pedoni compresi)** in un contesto che comunque è sempre in continua evoluzione. Il numero di insediamenti artigianali-commerciali è in piena crescita, e così anche il relativo traffico indotto, come pure le necessità locali di spostamento: la risposta di mobilità a questa evoluzione non è l'aumento della capacità della rete viaria, ma è la ricerca di un migliore equilibrio tra esigenze locali ed esigenze regionali, tra esigenze professionali (spostamenti utilitari) ed esigenze turistiche (spostamenti di svago), tra veicoli motorizzati e vettori sostenibili. **Propendere per l'uno piuttosto che per l'altro sarebbe un errore, cercare il giusto equilibrio complementare tra i due è invece la risposta adeguata.** Proprio in questo senso le misure di mobilità sostenibile, già condivise in passato e ora in fase di implementazione, sono fondamentali, in quanto complementari alla nuova gestione semaforica, necessarie per assorbire l'incremento di mobilità e indispensabili per garantire il giusto equilibrio.

c) Attendibilità delle proiezioni e dell'efficacia delle misure

Interpellati dai relatori, gli specialisti hanno confermato **che l'esercizio è stato fatto sulla base di dati di traffico attendibili e di proiezioni a medio-lungo termine che considerano anche la previsione di trasferimento del traffico individuale motorizzato al trasporto pubblico, al trasporto lento e alla mobilità sostenibile.** Detto altrimenti, è stato garantito che l'esercizio non ha dimenticato o trascurato le misure di mobilità sostenibile attuate o prospettate (AlpTransit, potenziamento TP su gomma, potenziamento rete ciclabile, mobilità aziendale, potenziamento TILO, ...), come qualche Deputato ha lasciato intendere: sono infatti complementi indissociabili alla messa in opera di semafori. Sarebbe infatti stato miope pensare solo in ottica di traffico veicolare e negare gli sforzi che si stanno – giustamente – facendo a livello regionale, cantonale e nazionale per favorire lo

spostamento di una quota parte non trascurabile di traffico veicolare verso una mobilità sostenibile.

Inoltre, è stato specificato come la pianificazione e progettazione di queste misure di semaforizzazione sia stata sviluppata con il coinvolgimento di operatori diversi e di specialisti del settore (anche d'oltre Gottardo), abituati a pianificare e sviluppare tali misure con l'intento di sviluppare un concetto stabile e di rafforzare l'attendibilità dei risultati. In breve, non ci si è limitati a un'unica simulazione. Anzi.

Ovviamente **l'esercizio fornisce sempre e comunque una tendenza, proprio perché i risultati scaturiscono da modelli di calcolo matematici**: impossibile prevedere dati certi, anche perché è impossibile ipotizzare oggi con certezza quale sarà domani il comportamento di ciascun utente. Corrisponde quindi al vero – come riportato nel dibattito parlamentare – che i dati contenuti nel grafico allegato al messaggio governativo indicavano una proiezione del flusso veicolare per il 2015 e 2016 non perfettamente allineata a quanto successivamente rilevato dai contatori, ma questo a mente degli specialisti **non cambia la sostanza del problema (e delle soluzioni)**: il traffico c'è, resta elevato e resta non gestibile con una successione di 6 rotatorie. È altrettanto vero che l'esercizio indica una riduzione importante dei tempi di percorrenza (*“fino al 50%”*) senza focalizzarsi con più precisione su massimi e minimi come secondo alcuni si dovrebbe fare in occasione di tali simulazioni; anche qui poco cambia alla sostanza del problema: la soluzione proposta non va valutata unicamente per i vantaggi tangibili che offre in termini di tempo di percorrenza (comunque previsti e apprezzabili), ma anche in termini di flessibilità di gestione e per la sua complementarietà con le altre misure di mobilità sostenibile. **Quello che l'esercizio offre non sono quindi tanto cifre, ma una proposta concreta di gestione e regolazione del traffico veicolare, che stabilizza la sua conduzione, che risulta adeguata all'evoluzione recente degli insediamenti, complementare e sostenibile con le misure di mobilità pubblica attualmente in fase di implementazione e che permette di favorire non solo l'economia regionale ma anche le esigenze locali.**

4. MISURA SUPPLEMENTARE: ROTONDA A QUARTINO

Pur esulando dal messaggio governativo in esame, la Commissione gestione e finanze ricorda che lo scorso 5 novembre il Gran Consiglio ha parzialmente accolto anche la mozione Badasci e cofirmatari chiedente al Consiglio di Stato di valutare il ripristino alla rotonda di Quartino delle stesse modalità viarie – il cosiddetto *“rotondone”* – applicate con successo durante i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria FFS del Gambarogno. Opzione viaria peraltro analizzata preliminarmente con una simulazione effettuata dagli stessi operatori sulla base degli stessi dati di traffico ritenuti per l'esercizio della *“semaforizzazione”*. Si sottolinea qui come la richiesta resti attuale, in quanto la trasformazione a grande rotatoria del nodo di Quartino non è incompatibile con l'implementazione dei semafori lungo il segmento Cadenazzo-Quartino: sono due realtà diverse, indipendenti l'una dall'altra, in contesti insediativi e con esigenze funzionali ben diverse che potrebbero benissimo convivere.

5. COSTI E FINANZIAMENTO

I costi in base al progetto di massima 1/2018 sono stimati in CHF 3'300'000.--.

Il finanziamento è totalmente a carico del Cantone e comprende tutti i costi, rimozione delle rotonde comprese. La spesa è prevista a piano finanziario del settore 62 strade cantonali alla pos. 622 05 e collegata all'elemento WBS 781 59 2120

6. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto esposto, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accordare il credito di CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno come da decreto allegato al Messaggio n. 7600.

Per la Commissione gestione e finanze:

Nicola Pini e Fabio Badasci, relatori
Caprara - Caverzasio - Denti - Farinelli -
Garzoli - Guerra - Pinoja